

# 運輸安全マネジメントに関する取り組み

2022年4月1日



## 1. 輸送の安全に関する基本方針

### 【安全方針】

「安全は全てに優先する」

私たちは、バス事業者として社会的責任を認識し、安全・安心を提供します。

- ・安全速度厳守
- ・安全車間距離の保持
- ・確実な日常点検
- ・確実な点呼の実施

## 2. 輸送の安全に関する目標及び当該目標の達成状況

2021 年度における輸送の安全に関する目標と達成状況

### (1) 事故件数

種別	2021 年度目標	実績（結果）
人身事故	0 件	0 件
有責事故 事故件数（事故率）	3 件以下 （前年度 15 件の 50%削減）	6 件 （後退時の事故含む）
後退時の事故	0 件	2 件
健康起因事故	0 件	0 件
車内事故	0 件	0 件

※有責事故の定義：車両や相手の損傷の大小に関わらず軽微な事故であっても有責と認められたもの

### (2) 有責事故の分析

状態	件数	発生場所	件数
後退時の事故	2 件	路上	2 件
前進時の事故	2 件	交差点内	2 件
左折時の事故	2 件	交差点外	2 件
右折時の事故	0 件	駐車場	0 件
		場内	0 件
		出入口	2 件

2022 年度（2022 年 4 月～2023 年 3 月）の目標

種別	目標
人身事故	0 件
有責事故 事故件数（事故率）	10 万kmに対して事故 1 件未満 （前年度の 41%削減）
後退時の事故	0 件
健康起因事故	0 件
車内事故	0 件

### 3. 自動車事故報告規則第2条に規定する事故に関する統計

2020年度（2020年4月～2021年3月）における、「自動車事故報告規則第2条に規定する事故」に関する統計

種別	人身事故	物損事故	健康起因	車両故障	計	前年比
2017年度	0件	0件	0件	0件	0件	0%
2018年度	0件	0件	0件	0件	0件	0%
2019年度	0件	0件	0件	0件	0件	0%
2020年度	0件	0件	0件	0件	0件	0%
2021年度	0件	0件	0件	0件	0件	0%

### 4. 安全管理規定

安全管理規定（道路交通安全マニュアル）第1版-3

### 5. 輸送の安全のために講じた措置及び講じようとする措置

（1）輸送の安全のために講じた措置（2021年度）安全活動目標

① 健康起因による事故防止

- ・脳ドック検診の実施
- ・出・入庫時の検温を実施

② バス車内での事故防止

- ・貸切 乗客へのシートベルト着用の徹底
- ・乗合 「乗客が着席してから発車すること」及び「車間距離を確保」の徹底

③ 後退時の安全確認の徹底

- ・後退時マニュアルの運用状況の確認
- ・ドラレコによる遵守状況の確認

④ 交差点右左折時の安全確認と最徐行の徹底

- ・右左折時の最徐行徹底と車両感覚を養うための教育訓練を実施

⑤ 社内速度超過者の削減

- ・デジタコ熟练操作及び速度超過者の確認
- ・違反者に対する個別指導の実施

⑥ 車両の構造上の特性を考慮した運転操作の向上

- ・毎月おこなう乗務員教育指導で実施

⑦ 追突および飛び石による前面ガラス破損の削減

- ・全車両に衝突警報装置の設置

(2) 輸送の安全のために講じようとする措置 (2022 年度安全活動目標)

- ① 健康起因による事故防止
  - ・臨床心理士による講義・指導
  - ・出・入庫時の検温を実施
  
- ② バス車内での事故防止
  - ・貸切 乗客へのシートベルト着用の徹底
  - ・乗合 「乗客が着席してから発車すること」及び「車間距離を確保」の徹底
  
- ③ 後退時の安全確認の徹底
  - ・後退時マニュアルの運用状況の確認
  - ・ドラレコによる遵守状況の確認
  
- ④ 交差点右左折時の安全確認と最徐行の徹底
  - ・右左折時の最徐行徹底と車両感覚を養うための教育訓練を実施
  
- ⑤ 社内速度超過者の削減
  - ・デジタコ熟练操作及び速度超過者の確認
  - ・違反者に対する個別指導の実施
  
- ⑥ 車両の構造上の特性を考慮した運転操作の向上
  - ・毎月おこなう乗務員教育指導で実施

6. 輸送の安全に係る情報の伝達体制その他組織体制

別添 1 参照

## 7. 輸送の安全に関する教育及び研修の実施状況

2021年度 実施状況

- ① 2021年度乗務員教育指導年間計画に基づき実施
- ② 2021年6月22日 オリピックバス輸送の研修を実施
  - ・オリピックバス輸送に関するDVDにて研修をおこなう
  - ・衝突警報装置（モービル・アイ）の特性およびデータ分析について
  - ・5・6月度乗務員指導教育（全体）
- ③ 2021年6月28日 日光いろは坂の指導教育及び実技指導（栃木県日光市）
  - ・コロナ禍において運行より遠ざかっていたため車両感覚を養う
  - ・観光地での駐車場や乗降場所の確認
- ④ 2021年10月9日 衝突警報装置（モービル・アイ）データ分析に基づき教育をおこなう
  - ・警報ランキングなど公表
- ⑤ 2021年12月20日 衝突警報装置（モービル・アイ）データ分析に基づき教育をおこなう
  - ・警報ランキングなど公表
  - ・ドライブレコーダーの映像を用いて、事故分析をおこなう
- ⑥ 2022年12月25日 妙高高原・菅平高原にて雪路走行訓練を実施
  - ・チェーンの着脱訓練
  - ・チェーン装着時の走行訓練
  - ・スタッドレスタイヤでの走行訓練

## 8. 輸送の安全に係る内部監査の結果並びにそれに基づき講じた措置及び講じようとする措置

内部監査報告書（別添2参照）

是正処置報告書（今期是正なし）

## 9. 安全統括管理者に係る情報

2018年11月1日 取締役部長 川島 磨

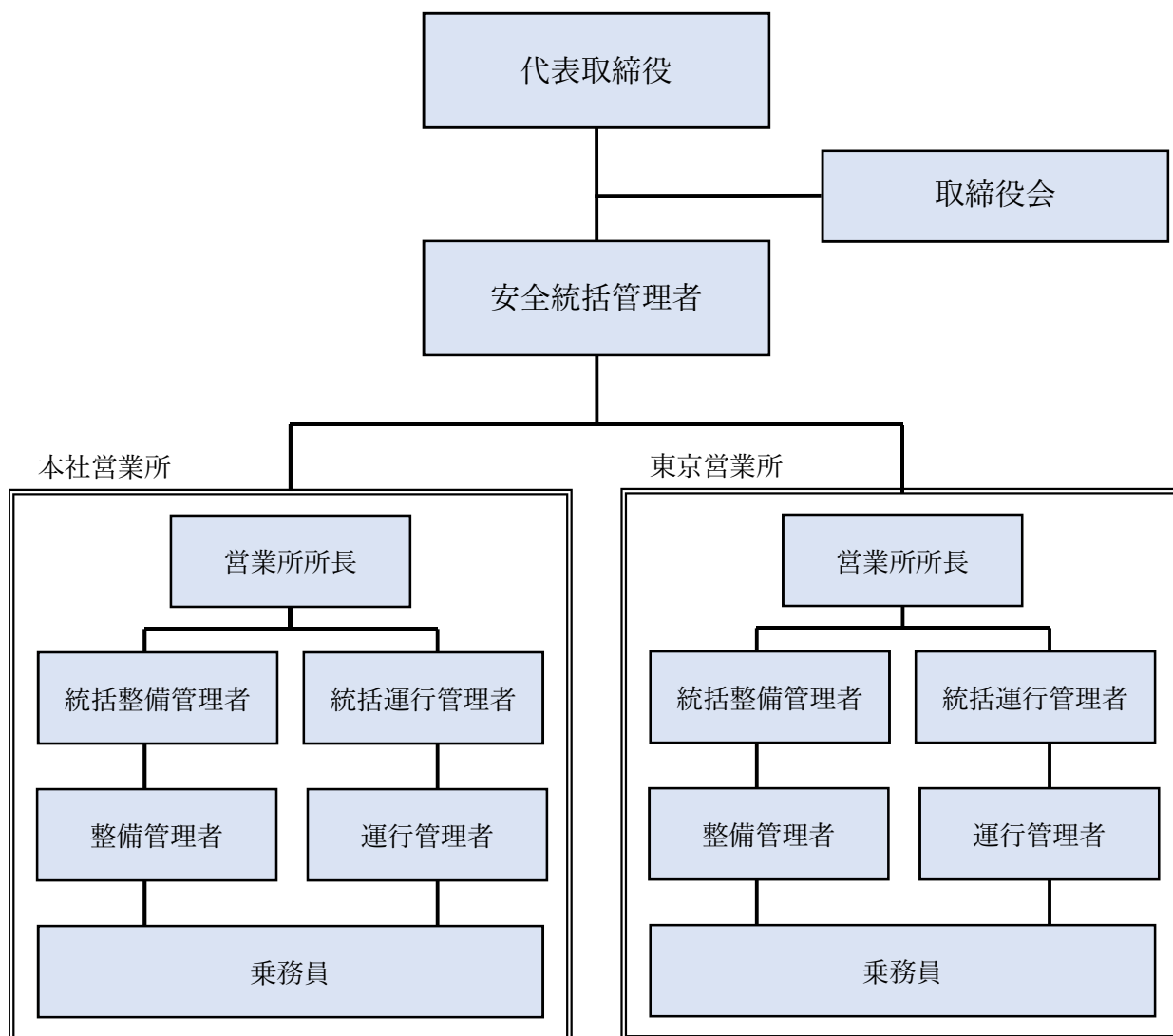
## 10. その他

2020年9月30日 貸切バス事業者安全性評価認定制度1ツ星 認定  
2021年2月16日 ISO39001（道路交通安全マネジメントシステム）継続認定  
2022年1月20日 ISO39001（道路交通安全マネジメントシステム）更新認定

以上

別添 1

輸送の安全に係る情報の伝達体制その他組織体制



埼玉観光 株式会社	文書番号	933	版番号	2
	内部監査実施報告書			

監査日	令和4年2月14日	作成者	三好
内部監査員	監査員：三好 正伸、 工藤 翔太		
監査部署	代表取締役社長、安全統括管理者、本社 営業所	出席者	沼社長、川島部長 橋本
重点監査項目	道路交通安全マネジメントシステムの運用状況及び有効性の確認		

## 1. 総評

今回の内部監査では、ルール・規格要求事項への適合性と有効性の観点で、さらなる安全性向上のために取り組むべき課題を見出すことを目的として内部監査を行いました。

新型コロナの影響が緩和した後、休業明けの乗務員が運転への「カン」を取り戻しきれないことや、集中力の弛緩等により、軽微な事故が発生したことで目標が未達となっていることを経営管理層は課題と認識され、次年度に向け再発防止、未然防止に向けた新たな取組を模索されていることが確認できました。

自社を取り巻く状況の変化が新たなリスクの発生へと繋がっていることを踏まえ、必要な取組事項を検討し、実施し、効果を検証されることを通じて再発防止・未然防止の観点で引き続き取組を進めて頂くことを期待しております。

内部監査の結果、更なる安全性向上のために取り組んでいただきたい「改善の機会（観察事項）」が確認できましたので、詳細を以下のとおり、ご報告します。

## 2. 改善の機会（観察事項）

- ・乗務員のモチベーション維持を考慮した目標設定
- ・乗務員の集中力維持及びメンタル面への課題対応

監査所見		
No	監査結果	所見
1	改善の機会	<p><b>【乗務員のモチベーション維持を考慮した目標設定】</b></p> <p>本年度は設定した安全目標のうち、有責事故及び後退時の事故について未達となったことが確認できました。</p> <p>貴社においては、事故件数を目標として設定していることと、従前より事故発生件数が少なかったこともあり「件数」を目標として設定した場合には、年度途中において事故が一定数発生すると未達の可能性が早期に明確となってしまいます。</p> <p>事故削減のため諸処の取組に対応する現場においては、早期に目標が未達となることで、その後の安全への取組に係るモチベーションを維持・向上させていくことが困難になるものと考えられます。</p> <p>今後は、安全目標として事故件数を設定する代わりに、例えばインタビューにおいて発言のあった、走行距離当たりの事故発生件数（乗合・貸切ごと）を用いることで、目標達成へのモチベーションを維持・向上が図られるよう検討されることをお勧めします。</p> <p>※参考 例えば、走行距離 10 万 km 当たり 1 件程度を目安とします。実際に貴社での実績を考慮した上で、可能であれば 1 件以下を目標とし、その進捗状況を毎月「実行計画兼実行報告書（文書 642）」で把握します。</p>
2	改善の機会	<p><b>【乗務員の集中力維持及びメンタル面への課題対応】</b></p> <p>本年度は設定した安全目標のうち、有責事故及び後退時の事故について未達となったことが確認できました。</p> <p>特に後退時の事故については、貴社において定めていた「2人以上で確認し後退する」というルールを順守しなかった結果によるものであり、その他の有責事故についても、気の緩み等により集中力を欠いた状態での運転の結果であることを経営管理層は認識されています。</p>



		<p>人間の注意力やその維持は、当事者のその日の体調や気分、業務におけるリズムや、空車・実車等により影響を受けることから常に一定の状態に保つことは困難であると言えます。</p> <p>まずは、上記の事実について、乗務員自らが十分に理解・認識することが重要であり、その上で自身の状態を適時適切に把握することが対応への道筋になると考えられます。</p> <p>さらに、乗務員が自分自身の状態に対して注意・関心を払えるよう促すための仕組みづくりも必要となります。</p> <p>今後は、上記を踏まえた教育・訓練の充実を図るとともに乗務員自身が自分の運転・状態・行動に関心を持ち続けられる観察指標（例：モバイルアイの警報回数が増減率等）を設ける等、乗務員への情報提供について工夫されることをお勧めします。</p>
--	--	--